

Số: 27/2016/QĐ-MIC

Hà Nội, ngày 01 tháng 01 năm 2016

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Quy tắc Bảo hiểm thân tàu hoạt động trên vùng biển và các vùng nước liên quan đến biển Việt Nam

TỔNG GIÁM ĐỐC

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM QUÂN ĐỘI

Căn cứ Luật kinh doanh bảo hiểm số 24/2000/QH10 ngày 09/12/2000 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật kinh doanh bảo hiểm số 61/2010/QH12 ngày 24/11/2010;

Căn cứ Giấy phép thành lập và hoạt động số 43GP/KDBH ngày 08/10/2007 của Bộ Tài chính và các Giấy phép điều chỉnh của Bộ Tài chính;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Quân đội (MIC);

Theo đề nghị của Lãnh đạo Ban bảo hiểm Hàng Hải Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Quân đội,

QUYẾT ĐỊNH:

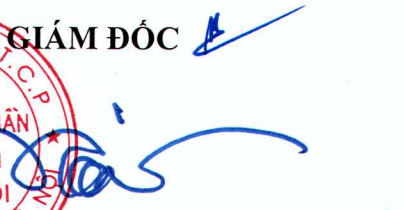
Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy tắc Bảo hiểm thân tàu hoạt động trên vùng biển và các vùng nước liên quan đến biển Việt Nam”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 171/2014/QĐ-MIC ngày 10/01/2014 của Phó Tổng Giám đốc thường trực Tổng Công ty CP Bảo hiểm Quân đội.

Điều 3. Ban Tổng Giám đốc, Lãnh đạo Ban bảo hiểm Hàng Hải, Lãnh đạo các Ban, Trung tâm liên quan thuộc Hội sở MIC, Giám đốc các đơn vị trực thuộc MIC và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- HĐQT, BKS;
- Ban TGD;
- Lưu: VT, HH.

TỔNG GIÁM ĐỐC 


Nguyễn Quang Hiện

Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Quân đội

Địa chỉ: Tầng 15, Tòa nhà MIPEC, số 229 Tây Sơn, Đống Đa, Hà Nội * Điện thoại: (84-4) 6285 3388 * Fax: (84-4) 6285 3366

Email: info@mic.vn * Website: www.mic.vn

QUY TẮC

BẢO HIỂM THÂN TÀU HOẠT ĐỘNG TRÊN VÙNG BIỂN VÀ CÁC VÙNG NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN BIỂN VIỆT NAM

(Ban hành theo Quyết định số 27/2016/QĐ-MIC ngày 01 tháng 01 năm 2016 của Tổng Giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm Quân đội)

Điều 1. Đối tượng bảo hiểm

- 1.1. Tất cả các chủ phương tiện tàu hoạt động trên vùng biển và các vùng nước liên quan đến biển Việt Nam, không phân biệt thành phần kinh tế đều có thể tham gia bảo hiểm thân tàu tại Tổng công ty cổ phần bảo hiểm Quân đội (gọi tắt là MIC).
- 1.2. Đối tượng bảo hiểm là thân tàu bao gồm: Vỏ tàu, máy tàu và các trang thiết bị hàng hải.
- 1.3. Cá nhân hoặc tổ chức tham gia bảo hiểm (gọi là người được bảo hiểm), có thể yêu cầu bảo hiểm thân tàu theo thời hạn hoặc theo chuyến hành trình.
- 1.4. Thuật ngữ “tàu” sử dụng trong Quy tắc bảo hiểm này bao gồm tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển
- 1.5. Tàu có đủ “khả năng đi biển” là tàu:
 - 1.5.1. Có đủ giấy tờ đăng kiểm còn hiệu lực;
 - 1.5.2. Có đủ định biên, khả năng chuyên môn và bằng cấp của thuyền bộ phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam;
 - 1.5.3. Được trang bị đầy đủ trang thiết bị, nhiên liệu và vật phẩm dự trữ.

Điều 2. Các hiểm họa được bảo hiểm

Người được bảo hiểm có thể tham gia bảo hiểm thân tàu theo một trong hai điều kiện “A” hoặc “B” dưới đây:

2.1. ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM "A" ĐỐI VỚI THÂN TÀU

Với điều kiện này MIC nhận trách nhiệm bồi thường đối với:

- 2.1.1. Tổn thất toàn bộ hoặc tổn thất bộ phận xảy ra đối với thân tàu được bảo hiểm do những nguyên nhân trực tiếp sau đây:
 - 2.1.1.1. Do đâm va với tàu, máy bay, phương tiện vận chuyển trên bờ hoặc dưới nước,
 - 2.1.1.2. Mắc cạn, va chạm vào đá, vào vật thể cố định hoặc trôi nổi trên bờ hoặc dưới nước (trừ bom mìn và thủy lôi),
 - 2.1.1.3. Do cháy nổ ngay trên tàu hoặc ở nơi khác gây tổn thất cho tàu,
 - 2.1.1.4. Do vớt bỏ một phần tàu hay tài sản trên tàu được cho là cần thiết và hợp lý để cứu người và/hoặc cứu tàu, tài sản trên tàu trong trường hợp nguy hiểm cấp thiết,
 - 2.1.1.5. Mất tích,

- 2.1.1.6. Động đất, sụt lở đất, núi lửa phun,
- 2.1.1.7. Bão tố, sóng thần, gió lốc, mưa đá hay sét đánh,
- 2.1.1.8. Tai nạn xảy ra trong lúc xếp dỡ di chuyển hàng hóa, nguyên nhiên vật liệu liên quan đến tàu được bảo hiểm hoặc trong khi tàu đang neo đậu sửa chữa hoặc ở trên đà khi sửa chữa,
- 2.1.1.9. Nổ nồi hơi, gãy trục cơ, hoặc hư hỏng do khuyết tật ngầm trong các bộ phận của thân tàu với điều kiện khuyết tật ngầm trên đã qua cuộc kiểm tra giám định của cơ quan chức năng mà không thể phát hiện được. Trong trường hợp này MIC chỉ bồi thường các tổn thất là hậu quả của việc nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc bộ phận có khuyết tật ngầm mà không bồi thường chính bản thân nồi hơi, trục cơ và bộ phận có khuyết tật ngầm ấy, trừ trường hợp việc nổ nồi hơi, gãy trục cơ là do nguyên nhân bởi một rủi ro được bảo hiểm,
- 2.1.1.10. Do sơ suất của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ, hoa tiêu hoặc của người sửa chữa với điều kiện người sửa chữa không phải là người được bảo hiểm hoặc có cổ phần trên tàu được bảo hiểm.
- 2.1.2. Những chi phí cần thiết và hợp lý trong việc:
 - 2.1.2.1. Hạn chế tổn thất có thể dẫn đến khiếu nại đòi bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này,
 - 2.1.2.2. Trợ giúp hay cứu hộ với điều kiện những chi phí này không đòi được từ phía người được trợ giúp, cứu hộ, chi phí tổ tụng đã được MIC đồng ý trước,
 - 2.1.2.3. Kiểm tra, giám định hư hại, tổn thất đã được MIC đồng ý trước,
 - 2.1.2.4. Đóng góp chi phí tổn thất chung,
 - 2.1.2.5. Kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn kể cả trong trường hợp không phát hiện được tổn thất.

2.2. ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM "B" ĐỐI VỚI THÂN TÀU:

Với điều kiện này MIC nhận trách nhiệm bồi thường:

- 2.2.1. Tổn thất toàn bộ (thực tế hoặc ước tính) đối với thân tàu được bảo hiểm là hậu quả gây ra bởi những nguyên nhân trực tiếp sau đây:
 - 2.2.1.1. Do đâm va với tàu, máy bay, phương tiện vận chuyển trên bờ hoặc dưới nước,
 - 2.2.1.2. Mắc cạn, va chạm vào đá, vào vật thể cố định và trôi nổi trên bờ hoặc dưới nước (trừ bom mìn và thủy lôi),
 - 2.2.1.3. Do cháy nổ ngay trên tàu hoặc ở nơi khác gây tổn thất cho tàu,
 - 2.2.1.4. Mất tích,
 - 2.2.1.5. Động đất, sụt lở, núi lửa phun,

- 2.2.1.6. Bão tố, sóng thần, gió lốc, mưa đá hay sét đánh
 - 2.2.1.7. Tai nạn xảy ra trong lúc xếp dỡ di chuyển hàng, nguyên nhân vật liệu có liên quan đến tàu được bảo hiểm trong khi neo đậu hoặc lên đà khi sửa chữa,
 - 2.2.1.8. Do sơ suất của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ, hoa tiêu hoặc của người sửa chữa với điều kiện người sửa chữa không phải là người được bảo hiểm hoặc có cổ phần trên tàu được bảo hiểm.
- 2.2.2. Những chi phí cần thiết và hợp lý mà chủ tàu phải gánh chịu trong việc hạn chế tổn thất có thể dẫn đến các khiếu nại đòi bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này.

Điều 3. Rủi ro ô nhiễm

Tàu được bảo hiểm theo điều kiện “A” hoặc “B” của Điều 2 (Các hiểm họa được bảo hiểm) trên đây còn được bảo hiểm cả trong trường hợp tổn thất của tàu gây ra từ quyết định của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhằm phòng ngừa hoặc hạn chế nguy cơ ô nhiễm, với điều kiện:

- 3.1. Tổn hại tàu thuộc trách nhiệm bồi thường của MIC căn cứ điều kiện “A” hoặc điều kiện “B” của Điều 2 (Các hiểm họa được bảo hiểm) trên đây.
- 3.2. Hành động của cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhằm phòng ngừa hoặc hạn chế nguy cơ ô nhiễm không phải là do việc thiếu mẫn cán hợp lý của người được bảo hiểm, chủ tàu hay người quản lý tàu trong việc phòng ngừa hoặc hạn chế nguy cơ ô nhiễm. Thuyền trưởng, sĩ quan, thuyền viên hay hoa tiêu nếu sở hữu cổ phần của tàu cũng không coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều 3 này.

Điều 4. Mở rộng phạm vi bảo hiểm

MIC mở rộng trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra trong trường hợp:

- 4.1. Lai dắt hoặc trợ giúp tàu khác khi gặp nạn hoặc lai dắt theo tập quán. Những hư hỏng mất mát và tổn thất vật chất xảy ra trong trường hợp này chỉ thuộc trách nhiệm bảo hiểm phần chi phí sửa chữa những hư hỏng, bù đắp những mất mát và tổn thất vật chất mà người được bảo hiểm không thu hồi được đầy đủ do phía được cứu giúp thực sự không đủ khả năng hoàn trả.
- 4.2. Tàu, thuyền được bảo hiểm đâm va với tàu mà toàn bộ hoặc một phần của tàu này thuộc cùng một chủ sở hữu hoặc cùng quyền quản lý, hoặc được những tàu như vậy cứu hộ. Người được bảo hiểm vẫn có mọi quyền theo bảo hiểm này giống như chiếc tàu đó hoàn toàn là của một chủ tàu không có quyền lợi liên quan đến tàu được bảo hiểm. Nhưng trong trường hợp đó, trách nhiệm về đâm va hoặc số tiền phải trả cho dịch vụ đã cung ứng phải được người được bảo hiểm đồng ý hay theo quyết định của Tòa án.
- 4.3. Với điều kiện người được bảo hiểm phải khai báo và được sự chấp thuận trước bằng văn bản của MIC đồng thời nộp thêm phí bảo hiểm nếu được yêu cầu, MIC nhận bảo hiểm cả trong trường hợp:
 - 4.3.1. Có sự thay đổi về phạm vi hoạt động, lai dắt không theo tập quán, thay đổi về ngày khởi hành (trường hợp bảo hiểm chuyến),

- 4.3.2. Xếp dỡ hàng hoá hoặc nguyên nhiên vật liệu ở ngoài biển sang tàu khác hoặc từ tàu khác sang tàu được bảo hiểm ngay cả khi tới gần cập mạn.

Điều 5. Loại trừ bảo hiểm

- 5.1. MIC không chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất xảy ra trong thời gian tàu được bảo hiểm, kể cả những tổn thất gây ra trực tiếp bởi những rủi ro được bảo hiểm trong những trường hợp dưới đây:
- 5.1.1. Tàu thuyền không đủ khả năng hoạt động, không đủ khả năng đi biển, không có giấy phép hoạt động hoặc hoạt động ngoài phạm vi quy định, giấy đăng kiểm bị đình chỉ, hết hạn khi đã đến kỳ hạn kiểm tra tàu,
 - 5.1.2. Người được bảo hiểm hoặc người thừa hành như: Đại lý, đại diện hoặc thuyền trưởng, sĩ quan hoặc thuyền viên có hành động cố ý hoặc quá cẩn thả,
 - 5.1.3. Vi phạm lệnh cấm do nhà chức trách ban hành, vi phạm nghiêm trọng luật giao thông hoặc hoạt động kinh doanh trái phép,
 - 5.1.4. Thuyền trưởng, máy trưởng và thuyền viên không có bằng hoặc chứng chỉ đúng quy định hoặc tai nạn xảy ra do những người này sử dụng rượu bia, ma túy hoặc các chất kích thích tương tự khác.
- 5.2. MIC không chịu trách nhiệm bồi thường nếu tổn thất xảy ra do những nguyên nhân sau đây:
- 5.2.1. Do cũ kỹ hay hao mòn tự nhiên của vỏ, máy móc hoặc trang thiết bị của tàu,
 - 5.2.2. Tàu thuyền bị mắc cạn bởi ảnh hưởng của thủy triều hoặc con nước lên xuống trong lúc đang neo đậu,
 - 5.2.3. Tàu, thuyền đậu tại bến không được neo, cột chắc chắn hoặc thuyền viên trực, bảo quản tàu bỏ tàu đi vắng.
- 5.3. MIC không chịu trách nhiệm đối với những chi phí có liên quan sau đây, dù những chi phí đó do những rủi ro được bảo hiểm gây ra:
- 5.3.1. Chi phí liên quan đến sự chậm trễ hành trình của tàu được bảo hiểm, bao gồm cả tàu, hàng hóa bị giảm giá trị hoặc thiệt hại sản xuất kinh doanh của tàu được bảo hiểm.
 - 5.3.2. Mọi chi phí liên quan đến:
 - 5.3.2.1. Cạo hà, sơn lườn, hoặc đáy tàu (không bao gồm chi phí làm sạch bề mặt và sơn phần tôn thay thế thuộc trách nhiệm bảo hiểm),
 - 5.3.2.2. Đưa tàu đến nơi sửa chữa
 - 5.3.2.3. Kiểm tra phân cấp lại tàu theo định kỳ,
 - 5.3.2.4. Lương và các khoản phụ cấp lương hoặc trợ cấp của thủy thủ đoàn, trừ trường hợp tổn thất chung,
 - 5.3.2.5. Công tác phí, các chi phí có liên quan của người được bảo hiểm phát sinh để thu thập hồ sơ khiếu nại hay giải quyết sự cố,
 - 5.3.2.6. Tiền cước vận chuyển hoặc tiền cho thuê tàu.

- 5.4. Bảo hiểm này không chịu trách nhiệm bồi thường mọi hư hỏng, mất mát và tổn thất hoặc những chi phí phát sinh bởi:
- 5.4.1. Chiến tranh hoặc những rủi ro tương tự chiến tranh,
 - 5.4.2. Bị cướp, bị bắt giữ tàu tại bất cứ nơi nào vì bất cứ lý do gì,
 - 5.4.3. Tàu thuyền được trưng dụng hoặc sử dụng vào mục đích quân sự,
 - 5.4.4. Hành động phá hoại hoặc khủng bố có tính chất chính trị,
 - 5.4.5. Bất cứ vụ nổ của các loại vũ khí hoặc chất nổ nào,
 - 5.4.6. Rủi ro hạt nhân, nguyên tử.
- 5.5. MIC không chịu trách nhiệm bồi thường mọi hư hỏng, mất mát và tổn thất liên quan đến tiền mặt, các loại giấy tờ có giá, kim loại quý, đá quý, đồ vật có giá trị quý hiếm hoặc các tài sản không cần thiết cho một chuyến đi thông thường của tàu, trừ khi có thỏa thuận khác.

Điều 6. Yêu cầu và chấp nhận bảo hiểm

6.1. Yêu cầu bảo hiểm:

Khi tham gia bảo hiểm người được bảo hiểm gửi cho MIC Giấy yêu cầu bảo hiểm (theo mẫu của MIC) trước thời điểm chủ tàu muốn hợp đồng bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực ít nhất là hai mươi tư (24) giờ. Đối với những tàu tham gia bảo hiểm lần đầu hoặc gián đoạn thì ngoài giấy yêu cầu bảo hiểm phải kèm bản sao những tài liệu sau:

- 6.1.1. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện.
- 6.1.2. Giấy chứng nhận khả năng đi biển, giấy chứng nhận cấp tàu và các giấy chứng nhận khác của cơ quan Đăng kiểm.
- 6.1.3. Biên bản kiểm tra tàu khi giao nhận tàu (nếu có) hoặc biên bản kiểm tra từng phần của Đăng kiểm, sổ Đăng kiểm.
- 6.1.4. Báo cáo tình hình tổn thất của tàu xảy ra trước khi yêu cầu bảo hiểm và hợp đồng bảo hiểm cũ (nếu có).
- 6.1.5. Tài liệu chứng minh giá trị tàu (nếu có).

6.2. Chấp nhận bảo hiểm:

- 6.2.1. Nếu xét thấy cần thiết, MIC có quyền yêu cầu được kiểm tra tàu trước khi chấp nhận bảo hiểm.
- 6.2.2. Hợp đồng bảo hiểm coi như được ký kết khi MIC cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm. Giấy yêu cầu bảo hiểm, chứng từ thanh toán phí bảo hiểm, Giấy chứng nhận bảo hiểm, Giấy sửa đổi bổ sung (nếu có) là các bộ phận cấu thành và không thể thiếu của hợp đồng bảo hiểm.
- 6.2.3. Nếu sau khi hợp đồng bảo hiểm đã được ký kết, tàu lại có thay đổi làm tăng thêm mức độ rủi ro và/hoặc trách nhiệm của MIC. Người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho MIC biết bằng văn bản. MIC sẽ cấp Giấy sửa đổi bổ sung về những thay đổi đó và có thể thu thêm phí bảo hiểm

nếu xét thấy sự thay đổi đó làm tăng thêm mức độ rủi ro và/hoặc trách nhiệm của MIC.

6.2.4 Trong thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận bảo hiểm, MIC có quyền kiểm tra tình trạng chung của tàu. Nếu xét thấy tàu không đảm bảo khả năng đi biển MIC sẽ thông báo chấm dứt hiệu lực bảo hiểm hoặc giới hạn phạm vi bảo hiểm cho đến khi tàu được sửa chữa lại phù hợp với tiêu chuẩn quy định của Đăng kiểm.

6.3. Nếu người được bảo hiểm khai báo sai hoặc không thông báo đầy đủ những thay đổi của tàu theo quy định của khoản 6.1 và 6.2, MIC sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất do khai báo sai trái hoặc không thông báo đầy đủ những thay đổi của tàu gây ra.

Điều 7. Thời hạn bảo hiểm

7.1. Bảo hiểm theo thời hạn:

7.1.1. Thời hạn bảo hiểm tính theo dương lịch dài nhất không quá mười hai (12) tháng, ngắn nhất không dưới ba (03) tháng.

7.1.2. Hiệu lực bảo hiểm bắt đầu và kết thúc theo thời gian ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, với điều kiện người được bảo hiểm đã nộp phí bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn theo quy định ở Điều 10 (Phí bảo hiểm và thời hạn thanh toán) dưới đây.

7.2. Bảo hiểm chuyến:

7.2.1. Thời hạn bảo hiểm chuyến được tính từ lúc tàu tháo gỡ dây chằng, cột hoặc nhổ neo để bắt đầu chuyến đi và chấm dứt hiệu lực ngay sau khi neo đậu ở nơi đến ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc Giấy sửa đổi bổ sung (nếu có).

7.2.2. Thời gian tính cho một chuyến đi thông thường là thời gian hợp lý bao gồm bốc xếp hai đầu bến và thời gian cần thiết để tàu có thể di chuyển từ một cảng này tới cảng khác được quy định cụ thể trong Giấy chứng nhận bảo hiểm, nhưng không quá ba mươi (30) ngày.

7.3. Gia hạn bảo hiểm:

Khi Giấy chứng nhận bảo hiểm đã hết hạn mà tàu vẫn còn đang ở ngoài khơi hay đang ghé vào một nơi nào đó để lánh nạn thì tàu vẫn có thể được tiếp tục bảo hiểm cho đến khi về neo cột an toàn tại cảng, với điều kiện người được bảo hiểm kịp thời thông báo bằng văn bản cho MIC xin gia hạn hợp đồng và nộp thêm phí bảo hiểm theo yêu cầu của MIC. Việc gia hạn này sẽ không áp dụng đối với trường hợp người được bảo hiểm thông báo cho MIC sau khi Giấy chứng nhận bảo hiểm đã hết hạn và tàu đã bị tổn thất.

7.4. Hiệu lực của Giấy chứng nhận bảo hiểm:

Trong mọi trường hợp, dù MIC đã chấp nhận bảo hiểm và cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm, hoặc Giấy sửa đổi bổ sung theo Giấy chứng nhận bảo hiểm đó (nếu có) cho người được bảo hiểm, hiệu lực Giấy chứng nhận bảo hiểm của tàu sẽ tự động chấm dứt ngay khi phát sinh một trong những trường hợp sau đây:

- 7.4.1. Người được bảo hiểm không nộp phí bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn theo quy định tại Điều 10 (Phí bảo hiểm và thời hạn thanh toán) dưới đây, trừ khi có thỏa thuận khác bằng văn bản.
- 7.4.2. Thay đổi cơ quan đăng kiểm của tàu mà không báo trước cho MIC biết và được MIC đồng ý bằng văn bản.
- 7.4.3. Tàu bị đình chỉ hoạt động hoặc Giấy phép hoạt động của tàu bị thu hồi hay hết hạn.
- 7.4.4. Tàu được chuyển chủ, trừ khi có thỏa thuận khác giữa MIC và chủ tàu mới.
- 7.4.5. Giấy chứng nhận đủ khả năng đi biển và cấp của tàu, giấy tờ đăng kiểm của tàu bị mất hiệu lực hay hết thời hạn.

Riêng đối với những trường hợp giấy phép hoạt động và các giấy tờ Đăng kiểm của tàu đã hết hạn mà tàu còn đang hành trình, thì việc chấm dứt hiệu lực bảo hiểm sẽ được hoãn lại cho tới khi tàu đến cảng kế tiếp đầu tiên, với điều kiện là việc xuất bến và hành trình của tàu bị kéo dài hợp lý và Người được bảo hiểm đã thông báo bằng văn bản cho MIC biết trước và được MIC chấp thuận bằng văn bản.

Điều 8. Số tiền bảo hiểm và giới hạn trách nhiệm

- 8.1. Số tiền bảo hiểm thân tàu ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc Giấy sửa đổi bổ sung (nếu có) là giới hạn trách nhiệm cao nhất mà MIC nhận bồi thường đối với mỗi vụ tổn thất.
- 8.2. Số tiền bảo hiểm thân tàu được tính căn cứ vào giá trị của vỏ, máy móc và các trang thiết bị của tàu đó trên thị trường tại thời điểm tham gia bảo hiểm do người được bảo hiểm khai báo hoặc theo thỏa thuận giữa người được bảo hiểm và MIC.
- 8.3. Bảo hiểm trên và dưới giá trị thực tế thân tàu:
 - 8.3.1. Nếu số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị thực tế của tàu tại thời điểm tổn thất, MIC chỉ chịu trách nhiệm bồi thường không vượt quá giá trị thực tế của tàu tại thời điểm đó.
 - 8.3.2. Nếu số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị thực tế của tàu tại thời điểm tổn thất, MIC sẽ:
 - 8.3.2.1. Bồi thường tổn thất toàn bộ thân tàu theo số tiền bảo hiểm.
 - 8.3.2.2. Bồi thường tổn thất bộ phận bao gồm các chi phí tại điểm 2.1.2, 2.2.2 theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm với giá trị thực tế thân tàu tại thời điểm tổn thất.

Điều 9. Nghĩa vụ và quyền hạn của người được bảo hiểm

- 9.1. Bảo quản tàu:

Người được bảo hiểm có nghĩa vụ bảo quản tốt tàu được bảo hiểm, thực hiện việc kiểm tra và sửa chữa đúng hạn định.

9.2. Thông báo tổn thất và bảo lưu quyền khiếu nại:

Khi xảy ra tai nạn, người được bảo hiểm phải thực hiện đầy đủ những quy định sau đây:

- 9.2.1. Trình báo ngay cho chính quyền cảng hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất để lập biên bản theo quy định, tìm mọi cách thông báo ngay cho đại diện của MIC bằng điện thoại, fax, email. Chậm nhất là ba (03) ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn hoặc kể từ ngày tàu về đến bến cảng đầu tiên (tùy theo trường hợp nào đến trước) phải thông báo cho MIC hoặc đại diện của MIC tại nơi gần nhất bằng văn bản.
- 9.2.2. Phải kịp thời áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhằm cứu giúp, bảo vệ người, phương tiện và tài sản để ngăn ngừa, hạn chế tổn thất. Giúp giám định viên của MIC làm tốt nhiệm vụ giám định và giải quyết nhanh chóng hậu quả tai nạn.
- 9.3. Trường hợp tàu được bảo hiểm bị hư hỏng, tổn thất do người khác gây ra thì người được bảo hiểm phải báo ngay cho MIC nơi gần nhất bằng văn bản trong vòng bốn mươi tám (48) tiếng đồng hồ kể từ khi tàu bị tai nạn về đến bến và phải thực hiện đầy đủ những thủ tục cần thiết để bảo lưu quyền khiếu nại cho MIC.
- 9.4. Khi MIC chấp nhận bồi thường những tổn thất do người thứ ba gây ra, người được bảo hiểm phải làm văn bản chuyển quyền đòi bồi thường người thứ ba cho MIC, cung cấp mọi tin tức, tài liệu, bằng chứng và phải áp dụng những biện pháp cần thiết để MIC có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba.
- 9.5. MIC có quyền từ chối một phần hoặc toàn bộ yêu cầu bồi thường tổn thất nếu người được bảo hiểm không thực hiện đầy đủ những quy định trên.
- 9.6. Việc MIC tham gia cùng người được bảo hiểm thực hiện các quy định ở điểm 9.2.1 và 9.2.2, khoản 9.2 trên đây, trong mọi trường hợp đều không được coi là chấp nhận hay từ chối bồi thường, và không phương hại đến quyền lợi của mỗi bên.

Điều 10. Phí bảo hiểm và thời hạn thanh toán

10.1. Phí bảo hiểm:

Phí bảo hiểm được tính trên cơ sở biểu phí chung của MIC áp dụng cho từng loại tàu hoặc nhóm tàu theo các điều kiện bảo hiểm cụ thể, phí bảo hiểm có thể tăng hoặc giảm tùy thuộc vào tình hình tổn thất hàng năm của các đội tàu tham gia bảo hiểm.

10.2. Thời hạn thanh toán phí bảo hiểm:

10.2.1. Đối với những tàu bảo hiểm theo thời hạn một năm, phí bảo hiểm được nộp làm 1 kỳ hoặc nhiều kỳ theo thỏa thuận giữa MIC và người được bảo hiểm, nhưng nhiều nhất không quá bốn (04) kỳ và được nộp trong vòng mười (10) ngày đầu mỗi kỳ,

10.2.2. Đối với những tàu bảo hiểm theo thời hạn từ 6 tháng đến dưới 1 năm, phí bảo hiểm được nộp làm 1 hoặc 2 kỳ, theo thỏa thuận giữa người được

bảo hiểm và MIC trong vòng mười (10) ngày đầu mỗi kỳ được ghi trên hợp đồng bảo hiểm hoặc Giấy thông báo thu phí bảo hiểm,

10.2.3. Đối với những tàu bảo hiểm theo thời hạn dưới sáu (06) tháng hoặc bảo hiểm theo chuyến, phí bảo hiểm được nộp toàn bộ một lần ngay khi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm,

10.2.4. Trường hợp tàu còn thời hạn bảo hiểm và phí chưa đến kỳ nộp mà tàu bị tổn thất toàn bộ thì người được bảo hiểm có trách nhiệm nộp toàn bộ số phí còn lại cho MIC trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ ngày người được bảo hiểm gửi thông báo tàu bị tổn thất toàn bộ cho MIC. Trường hợp tổn thất bộ phận MIC có quyền đối trừ số phí bảo hiểm còn lại vào số tiền bồi thường,

10.2.5. Trường hợp người được bảo hiểm không nộp phí bảo hiểm theo đúng quy định, ngoài việc chấm dứt hiệu lực bảo hiểm như quy định ở khoản 7.4 trên đây, người được bảo hiểm vẫn phải nộp số phí cho thời gian đã bảo hiểm đồng thời phải nộp thêm một khoản tiền lãi theo tỷ lệ lãi suất vay ngân hàng quá hạn của số phí phải thanh toán cho thời gian chậm trả mặc dù tàu có bị tổn thất hay không.

Điều 11. Hủy bảo hiểm và hoàn phí bảo hiểm

11.1. Trường hợp chủ tàu có yêu cầu hủy bỏ hợp đồng người được bảo hiểm phải thông báo bằng văn bản cho MIC trước bảy (07) ngày, MIC sẽ hoàn lại 80% số phí bảo hiểm đã nộp tương ứng với thời gian hủy bỏ hợp đồng.

11.2. Nếu MIC yêu cầu hủy bỏ hợp đồng bảo hiểm, MIC sẽ hoàn trả 100% số phí bảo hiểm đã nộp tương ứng với thời gian hủy bỏ hợp đồng.

11.3. Việc hoàn phí sẽ được thực hiện sau khi hủy bỏ hợp đồng, với điều kiện tàu chưa xảy ra tai nạn trong suốt thời gian bảo hiểm.

11.4. Trường hợp tàu ngừng hoạt động để sửa chữa hoặc đỗ tại cảng hay địa điểm an toàn được MIC chấp thuận với thời gian liên tục từ ba mươi (30) ngày trở lên, MIC sẽ hoàn lại 50% số phí bảo hiểm đã nộp cho từng khoảng thời gian ba mươi (30) ngày liên tục tàu ngừng hoạt động khi đã kết thúc năm bảo hiểm. Trường hợp khi tàu bị tổn thất toàn bộ, phí bảo hiểm thời gian tàu ngừng hoạt động sẽ không được hoàn lại.

Điều 12. Giám định và bồi thường tổn thất

12.1. Giám định tổn thất:

12.1.1. Khi nhận được thông báo về tổn thất của người được bảo hiểm hoặc người đại diện của họ, MIC hoặc đơn vị giám định được MIC chỉ định sẽ tiến hành giám định cùng với sự có mặt của thuyền trưởng, những nhân chứng có liên quan và đại diện chủ tàu để xác định nguyên nhân, mức độ hư hỏng và tổn thất.

12.1.2. Phí giám định do người yêu cầu giám định trả trực tiếp cho người giám định và được bồi hoàn khi giải quyết bồi thường nếu tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm, trừ khi có thỏa thuận khác bằng văn bản.

12.1.3. Trong trường hợp không có biên bản giám định của MIC hoặc của đơn vị giám định do MIC chỉ định, MIC có quyền từ chối giải quyết bồi thường toàn bộ hoặc một phần, trừ khi đã có thỏa thuận khác bằng văn bản.

12.2. Thông báo về giá cả và nơi sửa chữa tàu:

12.2.1. Người được bảo hiểm thông báo cho MIC biết trước mọi dự kiến về giá cả và nơi sẽ đưa tàu đến sửa chữa hư hỏng thuộc trách nhiệm bảo hiểm. MIC có quyền tham gia ý kiến và quyết định về nơi sửa chữa, giá cả và giám sát việc sửa chữa.

12.2.2. Nếu người được bảo hiểm không thực hiện hoặc vi phạm quy định của điều này, MIC có quyền chế tài số tiền bồi thường.

12.3. Hồ sơ khiếu nại bồi thường:

Khi yêu cầu MIC bồi thường, người được bảo hiểm phải cung cấp cho MIC những tài liệu sau:

12.3.1. Thư khiếu nại đòi bồi thường,

12.3.2. Giấy chứng nhận bảo hiểm,

12.3.3. Biên bản giám định của MIC hoặc của cơ quan giám định do MIC chỉ định,

12.3.4. Giấy chứng nhận mất tàu và Giấy xác nhận xóa tên trong danh bạ của cơ quan có thẩm quyền (trường hợp tàu bị mất tích),

12.3.5. Biên bản tai nạn do công an, cảng vụ hoặc chính quyền địa phương lập (trường hợp tai nạn liên quan đến người, tàu và tài sản của người thứ ba),

12.3.6. Hóa đơn chứng từ liên quan đến những chi phí đòi bồi thường,

12.3.7. Kháng nghị hàng hải, báo cáo tai nạn hoặc tổn thất có xác nhận của cơ quan cảng vụ hoặc chính quyền nơi xảy ra tai nạn, hoặc bến đến đầu tiên (nếu tai nạn xảy ra khi tàu đang trên hành trình),

12.3.8. Thư khiếu nại và toàn bộ tài liệu, chứng từ liên quan đến quyền lợi và nghĩa vụ của người thứ ba (nếu có),

12.3.9. Trích sao nhật ký hàng hải, nhật ký máy, nhật ký thời tiết, các giấy tờ đăng kiểm hay giấy tờ khác của tàu, bằng cấp thuyền bộ,...

12.3.10. Những chứng từ liên quan khác (tùy theo từng vụ việc cụ thể).

Sau khi MIC nhận được đầy đủ hồ sơ khiếu nại nói trên của người được bảo hiểm, nếu trong vòng ba mươi (30) ngày mà không có yêu cầu gì thêm thì hồ sơ khiếu nại đó được coi là đầy đủ và hợp lệ.

12.4. Bồi thường trên và dưới giá trị thực tế thân tàu:

12.4.1. Nếu số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị thực tế của tàu, MIC sẽ bồi thường tổn thất toàn bộ theo giá trị thực tế của tàu mà không hoàn lại phí phần giá trị vượt quá.

12.4.2. Nếu số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị thực tế của tàu, MIC sẽ bồi thường tổn thất toàn bộ theo số tiền bảo hiểm của tàu.

- 12.4.3. Trong trường hợp tổn thất bộ phận bao gồm các chi phí tại điểm 2.1.2 và 2.2.2 MIC sẽ bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm với giá trị thực tế của tàu.
- 12.5. Tổn thất toàn bộ thân tàu:
- 12.5.1. Tổn thất toàn bộ thân tàu nói trong Quy tắc bảo hiểm này bao gồm cả tổn thất toàn bộ thực tế và ước tính:
- 12.5.1.1 Tàu, thuyền bị hủy hoại hoàn toàn không thể phục hồi được, cũng như tàu bị mất tích nếu như đã quá thời gian ba (03) tháng không nhận được tin tức gì về tàu đó đều coi là tổn thất toàn bộ thực tế,
- 12.5.1.2 Tàu, thuyền bị hư hỏng mà xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ, hoặc chi phí sửa chữa phục hồi vượt quá giá trị bảo hiểm thì được xác định là tổn thất toàn bộ ước tính. Trường hợp này người được bảo hiểm phải làm giấy báo từ bỏ tàu cho MIC. Trường hợp bảo hiểm theo điều kiện “A”, nếu việc từ bỏ không được chấp nhận, MIC chỉ giải quyết bồi thường phần tổn thất bộ phận thuộc trách nhiệm bảo hiểm.
- 12.5.2. Khi đã bồi thường tổn thất toàn bộ thân tàu, MIC được quyền sở hữu, thu hồi và xử lý xác tàu đó trừ trường hợp MIC từ chối quyền này.
- 12.6. Tổn thất bộ phận thân tàu:
- 12.6.1. Trong mọi trường hợp, trừ khi có thỏa thuận khác bằng văn bản, MIC chỉ thanh toán bồi thường cho từng giá trị riêng biệt của bộ phận sửa chữa hoặc thay thế. Sau khi bồi thường bộ phận thay thế MIC có quyền sở hữu, thu hồi bộ phận đó.
- 12.6.2. Trong mọi trường hợp, nếu tàu bị tổn thất bộ phận chưa được sửa chữa mà tiếp đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ trong thời gian hợp đồng bảo hiểm còn hiệu lực thì MIC chỉ giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ.
- 12.7. Mức khấu trừ:
- 12.7.1. Khi thanh toán bồi thường, MIC sẽ khấu trừ số tiền quy định đối với mỗi một vụ tổn thất đã được chấp nhận bồi thường. Mức khấu trừ của từng tàu được ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm của tàu đó. Quy định này sẽ không áp dụng đối với tổn thất toàn bộ.
- 12.7.2. MIC không có trách nhiệm giải quyết bồi thường đối với những vụ tổn thất dưới mức khấu trừ quy định trên Giấy chứng nhận bảo hiểm.
- 12.7.3. Trường hợp xảy ra tổn thất mà nguyên nhân gây ra được qui một phần hoặc toàn bộ do sơ suất của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ thì ngoài mức khấu trừ ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm MIC sẽ khấu trừ thêm 10% số tiền đã được chấp nhận bồi thường. Quy định này không áp dụng đối với tổn thất toàn bộ, trừ khi có thỏa thuận khác.
- 12.8. Thời hạn thanh toán bồi thường:

- 12.8.1. Đối với khiếu nại thuộc trách nhiệm bảo hiểm, MIC giải quyết bồi thường trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ khiếu nại của người được bảo hiểm.
- 12.8.2. Trường hợp MIC có văn bản từ chối một phần hoặc toàn bộ số tiền khiếu nại thì trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày người được bảo hiểm nhận được giấy báo từ chối căn cứ theo dấu bưu điện hay xác nhận của MIC, nếu người được bảo hiểm không có ý kiến gì thì coi như đã chấp nhận sự từ chối bồi thường và không có quyền khiếu nại tiếp theo.
- 12.9. Chuyển quyền đòi bồi thường:
- 12.9.1. Trường hợp tàu bị tổn thất có liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba, người được bảo hiểm phải chỉ thị cho thuyền trưởng thực hiện đầy đủ những nguyên tắc, thủ tục và quy định của pháp luật để bảo lưu quyền khiếu nại người thứ ba cho MIC
- 12.9.2. Những tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm do người thứ ba gây ra thì người được bảo hiểm phải chuyển quyền đòi bồi thường cho MIC, cung cấp tất cả những giấy tờ cần thiết có liên quan và hỗ trợ MIC tranh chấp với người thứ ba.
- 12.9.3. Nếu người được bảo hiểm không thực hiện đầy đủ trách nhiệm của mình trong việc bảo lưu quyền khiếu nại cho MIC thì MIC sẽ từ chối toàn bộ hoặc chỉ bồi thường một phần của số tiền khiếu nại.

Điều 13. Thời hạn khiếu nại

- 13.1. Thời hạn người được bảo hiểm có quyền khiếu nại MIC bồi thường tổn thất được quy định là một (01) năm kể từ ngày xảy ra tai nạn.
- 13.2. Thời hạn khiếu nại tổn thất chung được quy định là hai (02) năm kể từ ngày xảy ra tai nạn.
- 13.3. Quá thời hạn quy định trong Điều này, mọi khiếu nại sẽ không được MIC giải quyết, trừ khi MIC có thỏa thuận khác bằng văn bản đối với người được bảo hiểm.

Điều 14. Xử lý tranh chấp

Mọi tranh chấp có liên quan đến hợp đồng bảo hiểm giữa người được bảo hiểm và MIC, nếu không giải quyết được bằng thương lượng thì sẽ đưa ra Tòa án có thẩm quyền nơi bị đơn đặt trụ sở chính để xét xử./.

**TỔNG GIÁM ĐỐC**

Nguyễn Quang Hiện